SUP'AIR

Deutsch
Datum Version : 25/08/2015

Betriebshandbuch

EIKO

Mountain GLIDER

SUP'AIR - VLD
34 rue Adrastée
Parc Altaïs
74650 Annecy - Chavanod
FRANCE

45°54.024'N / 06°04.725'E

www.supair.com

Danke, dass du dich für unseren EIKO zum Gleitschirmfliegen entschieden hast. Wir sind erfreut dich an Board zu haben, um unsere gemeinsame Leidenschaft Gleitschirmfliegen zu teilen.

SUP'AIR entwickelt, produziert und vertreibt Produkte für den Flugsport seit 1984. Durch die Wahl eines SUP'AIR Produktes profitierst du von mehr als 30 Jahren Fachwissen, Innovationen und Image. Unsere Philosophie ist die permanenten Bedürfnisse der Piloten anzuhören, um bessere Produkte zu entwickeln und einen hohen Qualitätsstandard aufrecht zu erhalten.

Nachstehend findest du Informationen, die für die Benutzung, Gewährleistung, Sicherheit und Instandhaltung deiner Ausrüstung bestimmt sind. Wir hoffen, dass dieses Benutzerhandbuch vollständig, wie auch eindeutig ist und zum Lesen Spaß macht. Wir weisen dich darauf hin es sorgfältig zu lesen.
Auf unserer Webseite www.supair.com wirst du die neusten aktuellen Informationen über dieses Produkt finden. Falls du weitere Fragen hast, sei so frei und wende dich an deinen Händler und natürlich steht dir auch das gesamte SUP'AIR Team zur Verfügung info@supair.com

Wir wünschen dir bezaubernde, unzählige Flugstunden und immer mit einer geglückten Landung.

Das SUP'AIR Team

Inhaltsverzeichnis

Einführung 4
Technische Daten 5
Überblick der Ausrüstung 6
Verbindung des Gleitschirms 7
Flugvorbereitungen 11
Start 12
Flugverhalten 13
Ende des Flugs 14
Spezifischer Gebrauch 14
Schnellabstieg 15
Besondere Fälle im Flug 17
Leinenplan 18
Materialien 19
Tabelle der Messwerte 20
Zertifikate 22
Wartung 24
Vorgeschriebene Kontrollen 25
Garantie 25
Haftungsausschluss 25
Piloten Ausrüstung 25
Ergänzungen / Zubehör 26

Einführung

Willkommen in der Welt des Gleitschirmfliegens : eine Welt der gemeinsamen Leidenschaft.

Der EIKO ist die Antwort für HIKE&FLY Vorort, in Flugzentren und fürs Bergsteigen.
Grosser Komfort in jeder Lage und Bedingung und das durchdachte Konzept überzeugt von Anfang bis Ende.
Die verwendeten Materialien wurden aufgrund ihrer Qualität und Langlebigkeit gewählt.

Der EIKO Gleitschirm ist EN926-1:2006 & 926-2: 2013 zertifiziert, Kategorie B **zugelassen & LTF 91/09.**
Ein hohes Mass an passiver Sicherheit, gute Reaktion und solides Flugverhalten passen sich jeder Pilotenstufe / -erfahrung an.
Der EIKO ist mit den meisten Gurtzeugmodellen kompatibel. Wir empfehlen jedoch die HIKE&FLY Modelle von SUPAIR, die speziell dieser Unternehmung angepasst sind..

Er kann mit den meisten heutzutage auf dem Markt erhältlichen Gurtzeugen benutzt werden. Für besseren Flugkomfort und ein besseres Fluggefühl empfehlen wir ein Modell der SUP'AIR Schulungsgurtzeuge zu wählen.

Nach dem Lesen der Betriebsanleitung weisen wir dich darauf hin, zuerst den Flügel an einem Übungshang aufzuziehen, ihn zu kontrollieren und zu testen.

Übrigens: Drei Faktoren werden dir helfen das Betriebshandbuch zu lesen.

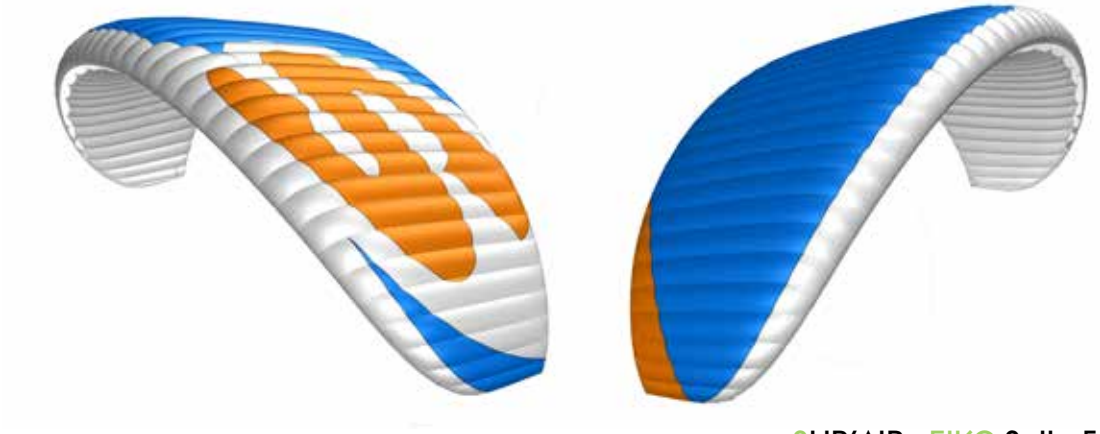
Hinweis

Achtung!

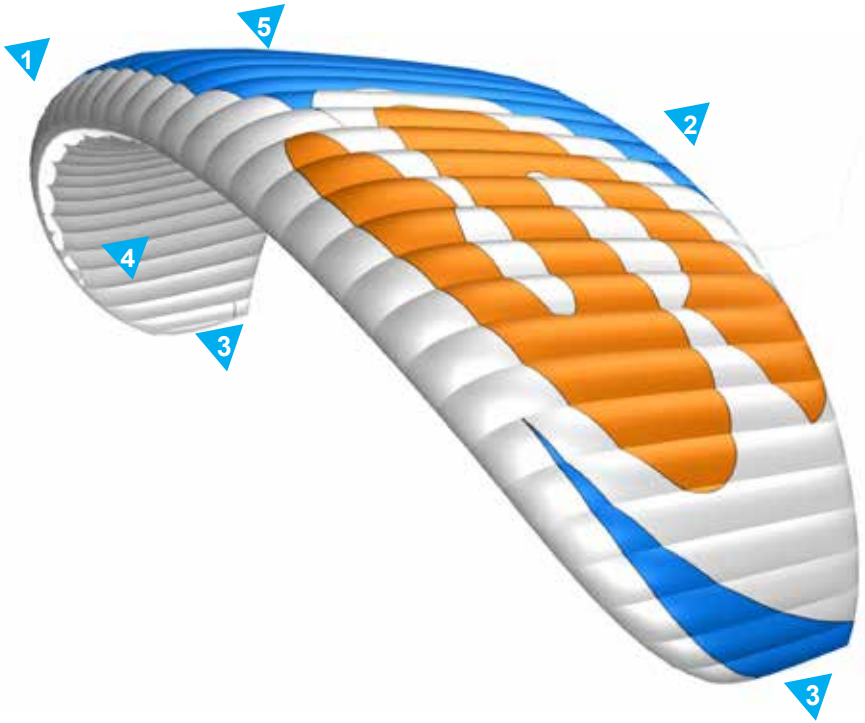
Gefahr!!

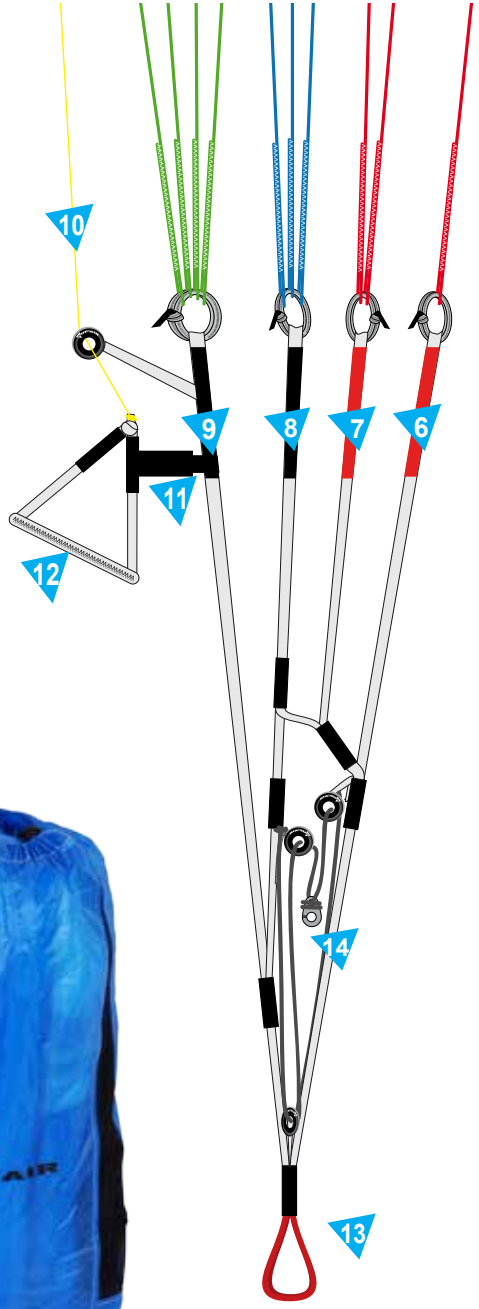
Technische Daten

Gleitschirm EIKO	20	23
Anzahl der Zellen	41	41
Ausgelegte Fläche (m²)	20	23
Ausgelegte Spannweite (m)	9,8	9,8
Flügeltiefe (m)	2,48	2,48
Streckung ausgelegt	4,8	4,8
Projizierte Fläche (m²)	16,98	19,53
Projizierte Spannweite (m)	7,71	8,27
Projizierte Streckung	3,5	3,5
Gleitschirmgewicht (kg)	2,45	2,75
Gewichtsbereich (kg)	50 - 80	65 - 100
Min. Geschwindigkeit (km/h)	39	
Max. Geschwindigkeit (km/h)	56	
Zulassung	EN 926 - 1 et 2 & LTF 91/09 - Classe B	
Anzahl der Tragegurte	3	3
Trimmer	non	non



Überblick der Ausrüstung





1. Eintrittskante
2. Hinterkante
3. Stabilo
4. Untersegel
5. Obersegel
6. A Tragegurt'
7. A Tragegurt
8. B Tragegurt
9. C Tragegurt
10. Bremsleine
11. Bremsführung
12. Bremsgriff
13. Tragegurteinhängungsschlaufe
14. Brummelhaken des Beschleunigersystems
15. Innenpacksack
16. Tasche mit Reparaturmaterial

Verbindung zum Gleitschirm

Auslegen des Gleitschirms

Wähle einen flachen Hang oder einen leicht geneigten Übungshang ohne Hindernisse oder Wind.
Öffne deinen Gleitschirm und lege ihn bogenförmig aus.
Überprüfe Tuch und Leinen auf Anzeichen von Abnutzung oder Beschädigungen. Prüfe, ob die Leinenschlösser ganz geschlossen sind, die die Leinen mit den Tragegurten verbinden. Erkenne, trenne und sortiere die A, B, C Tragegurte, Leinen wie auch die Bremsleinen ordentlich. Stelle sicher, dass keine Knoten, Verdrehungen und Verhängungen vorhanden sind.

Wahl eines geeigneten Gurtzeugs

Der EIKO Gleitschirm wurde EN B mit einem EN1651 und LTF 91/09 zertifizierten Gurtzeug zugelassen. Das bedeutet, dass er mit den meisten heutzutage erhältlichen Gurtzeugen auf den Markt geflogen werden kann. Wir empfehlen ein EN1651 und oder LTF 91/09 zertifiziertes Gurtzeug mit einem integrierten Rückenschutz.

Brustgurtlänge des Gurtzeugs

Wir empfehlen den Abstand zwischen den Karabinern entsprechend der Schirmgröße einzustellen:
38 cm für den EIKO Größe XS
40 cm für den EIKO Größe S

Verbindung zum Gleitschirm

Verbindung des Gleitschirms mit dem Gurtzeug

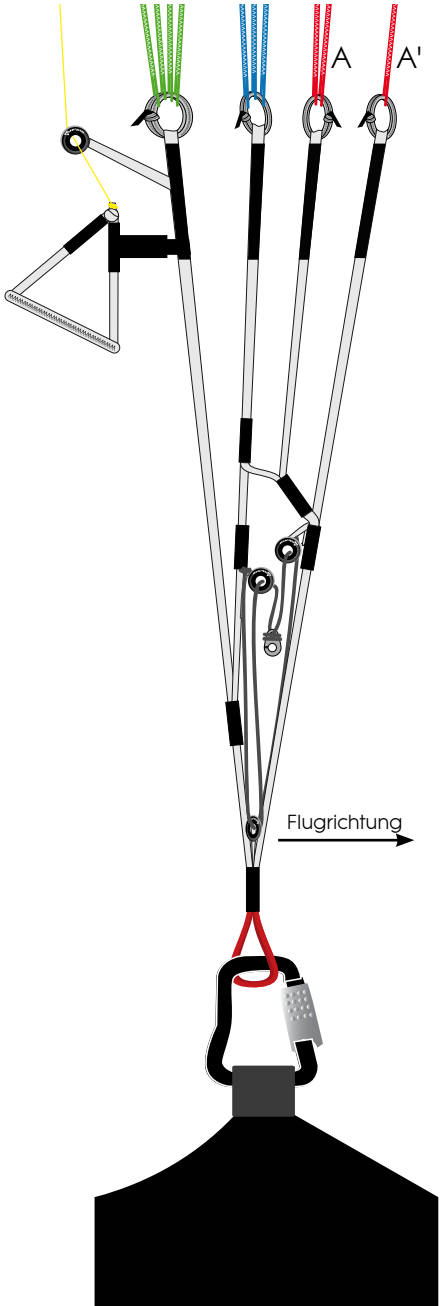
Ohne Verdrehung der Tragegurte, verbinde die Tragegurteinhängungsschlaufen mit den Befestigungspunkten des Gurtzeugs unter Verwendung von Automatik-Karabinern.

Die Verbindung von Gleitschirm/ Gurtzeug kann mittels Standard-Karabinern oder mittels SUPAIR CONNECT Verbindungen erfolgen (extrem leichte und flexible Dyneema Verbindungen)

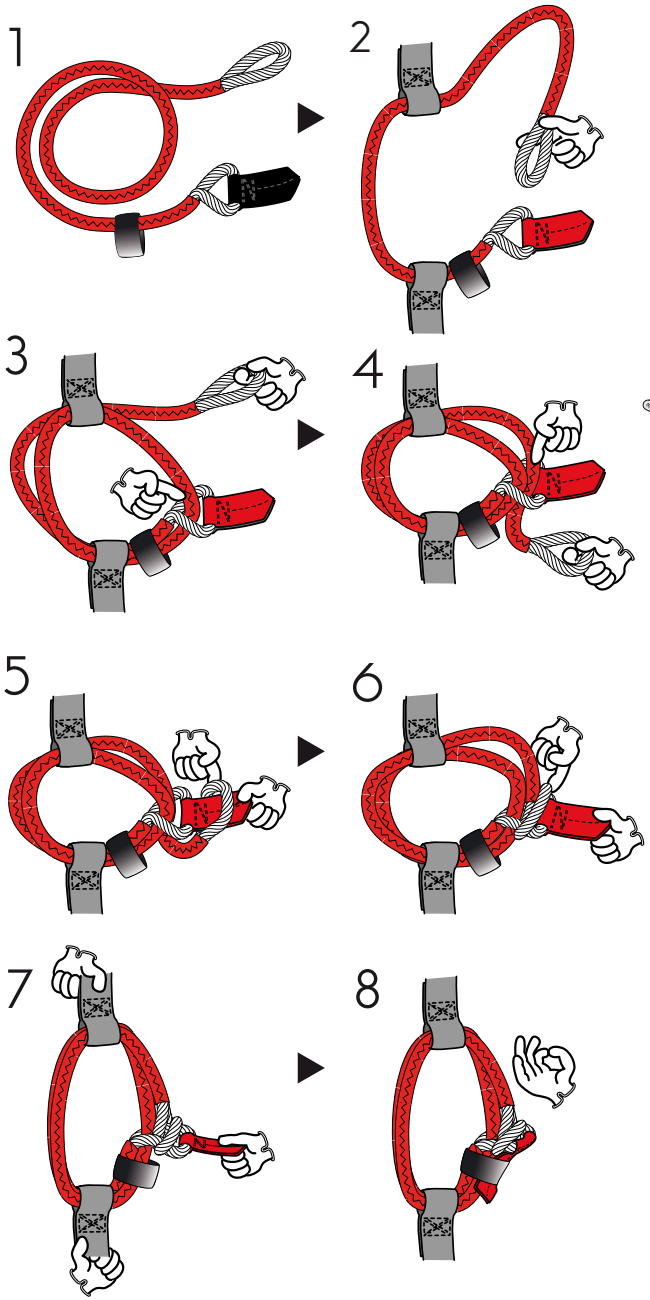
Überprüfe die Tragegurte, dass sie vorschriftsmäßig in der richtigen Position und nicht verdreht sind. Die "A" Tragegurte müssen nach vorne in Flugrichtung zeigen (siehe Skizze)

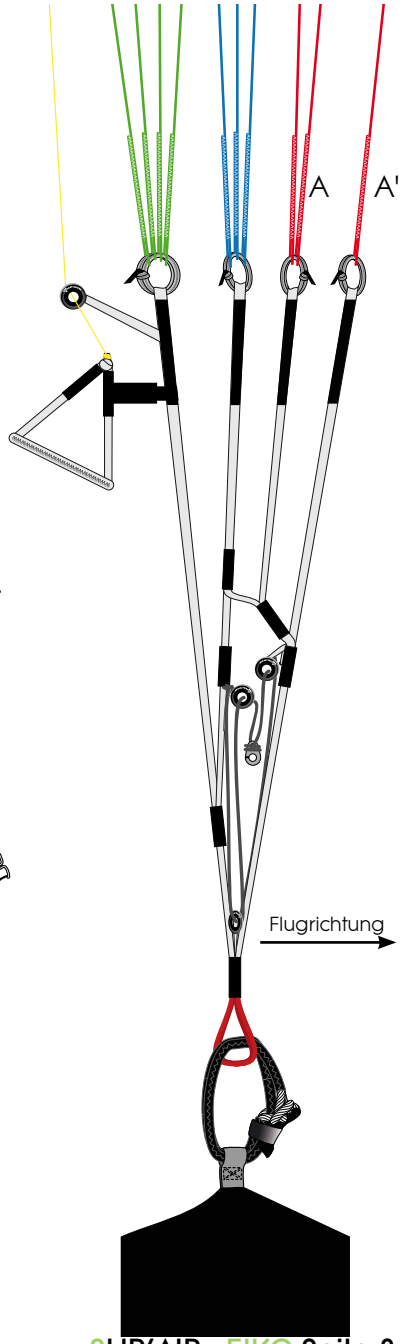
Schließlich stelle sicher, dass die Karabiner komplett geschlossen und verriegelt sind.

mittels Standard-Karabinern



mittels SUPAIR CONNECT

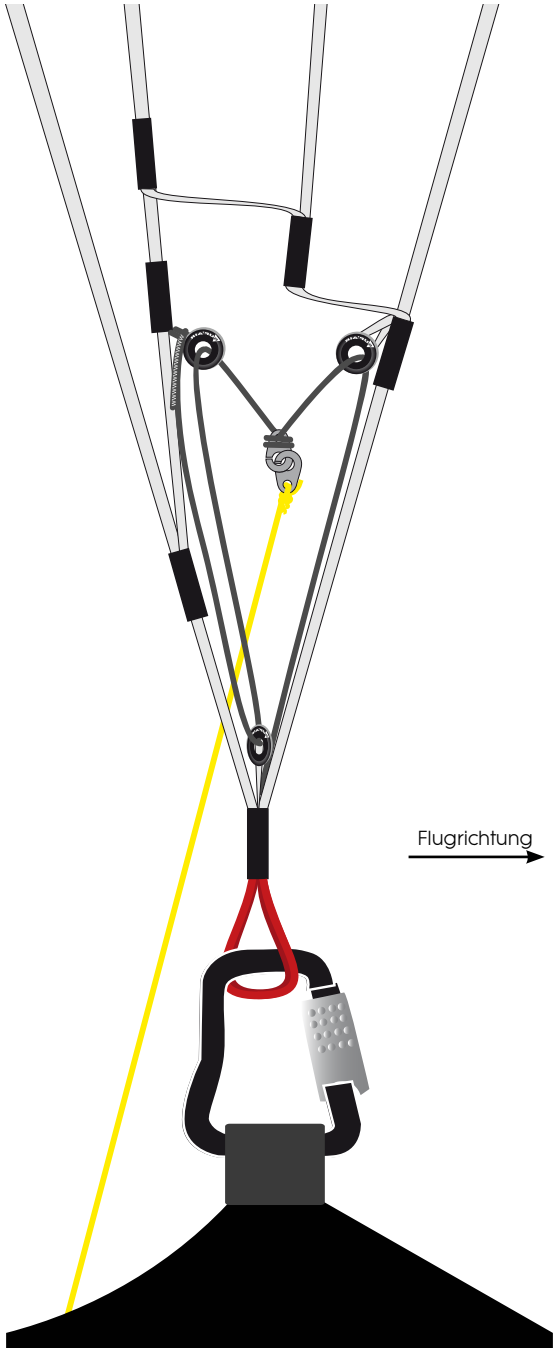




Verbindung zum Gleitschirm

Beschleunigereinbau

Installiere das Beschleunigungssystem im Gurtzeug, wie vom Hersteller vorgeschrieben. Verbinde es mit dem Schirm unter Verwendung von Brummelhaken.
Wenn das Beschleunigungssystem eingehängt ist, stelle die Länge entsprechend deiner Abmessungen ein. Für den richtigen Gebrauch darf keine Spannung auf den Brummelhaken bzw. auf der Beschleunigerleine sein, wenn der Beschleuniger nicht benützt wird.



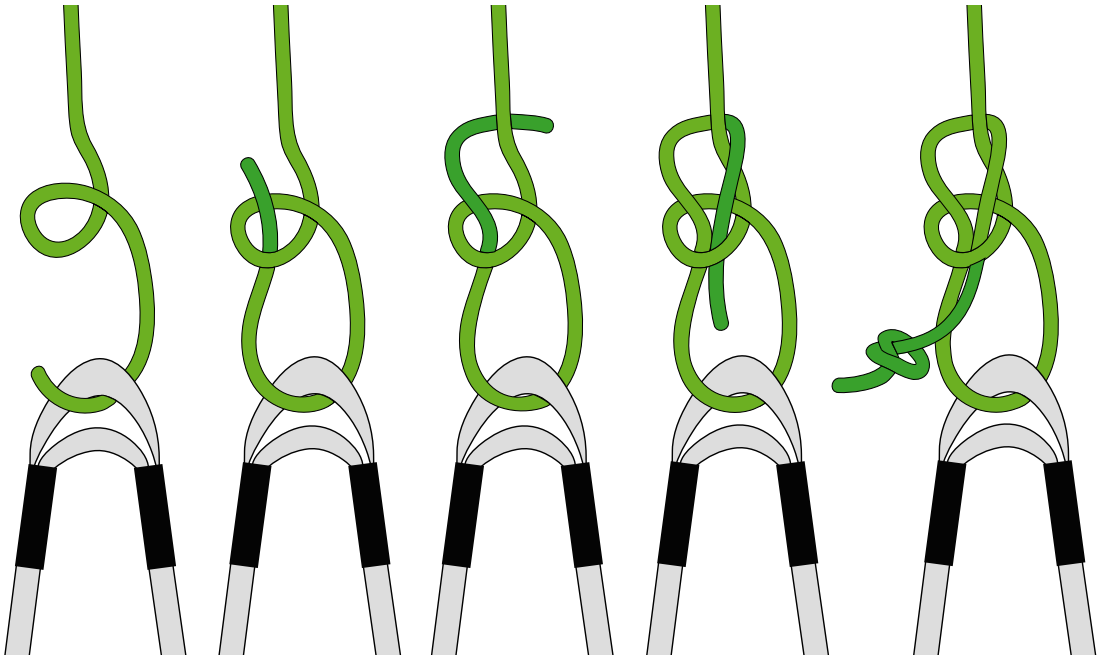
Verbindung zum Gleitschirm

Bremsleinenlänge

Die Bremsleinenlänge ist in der Fabrik voreingestellt, um optimale Schirmkontrolle zu haben. Wie auch immer, falls die Einstellung dir nicht passt, ist es möglich die Bremsleinenlänge zu verstellen.

Wir weisen dich darauf hin einen Palstekknoten zu machen und deine Längenänderung zu minimieren (ca. 5cm auf einmal).

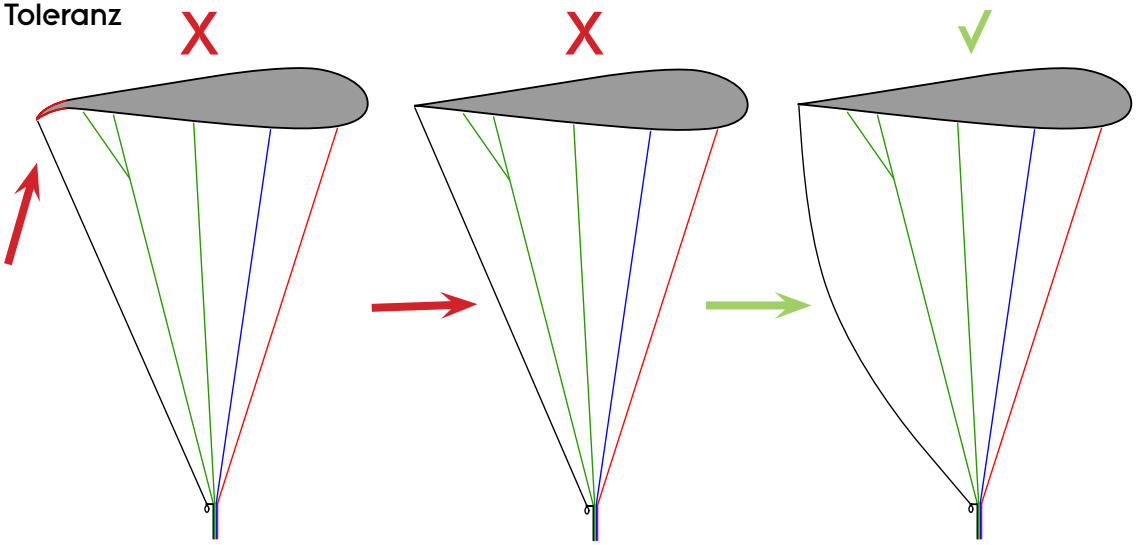
Palstek-Knoten



Wenn sie die originale Standardeinstellung verändern, lasse es von einem Fachmann anschauen und überprüfen.

Die Werkseinstellung der maximalen Bremsleinenlänge ist : 72cm.

Toleranz



Überprüfe das Einstellen und lasse einen kleinen Durchhang an der Steuerleine, damit die Steuerschlaufe Spiel hat, um einer Deformation des Profils und einer Einschränkung der Funktionalität des Beschleunigers vorzubeugen. Während der Beschleunigung darf die Hinterkante des Gleitschirms nicht deformiert werden.
Beschleunigter Flugzustand

FLUGVORBEREITUNGEN

DDer EIKO Gleitschirm ist für HIKE&FLY Piloten entwickelt oder solche, die leichtes Gepäck bevorzugen. Um mit dem EIKO vertraut zu werden , empfehlen wir einen ersten Test in ruhigen Wetterbedingungen am Schulhang oder in einer vertrauten Flugumgebung mit Deinem Standardgurtzeug..

Breite den Schirm aus und lege ihn mit der Oberseite nach unten in einem Halbkreis aus.

Trenne und ordne die A, B, C Tragegurte, Leinen wie auch die Bremsleinen ordentlich. Stelle sicher, dass keine Knoten, Verdrehungen, Verhängungen vorliegen oder in Ästen oder Steinen...verfangen sind.

Achtung!

Es ist wichtig vor jedem Start, eine gründliche Vorflugkontrolle durchzuführen und sicherzustellen, dass du richtig mit dem auf dich eingestellten Gurtzeug verbunden bist, und dass es ordnungsgemäß mit dem Gleitschirm verbunden ist.

Überprüfe folgendes vor jedem Start :

- dass das Gurtzeug oder die Karabiner keine Anzeichen von Abnützung oder Rissen aufweisen.
- dass der Rettungsgerätecontainer ordnungsgemäß geschlossen ist und dass der Rettungsgriff sich an der korrekten Position befindet
- ob deine persönlichen Einstellungen sich nicht verstellt haben
- dass der Schirm ordnungsgemäß mit den Tragegurten verbunden ist und alle Leinenschlösser und Karabiner an der richtigen Stelle geschlossen und gesichert sind.
- dass der Schirm korrekt mit dem Gurtzeug verbunden ist und dies ohne irgendwelcher Verdrehungen von Gurten und Leinen.
- dass du sicher mit deinem Gurtzeug mit geschlossenen Beingurten, Brustgurten und Karabinern verbunden bist. Deinen Helm musst du tragen, schließen und korrekt festziehen....

Das Entwicklungsteam hat angestrebt einen Flügel mit optimalen Füllverhalten in allen fliegbaren Bedingungen zu bauen. Ob bei leichten oder starken Wind wirst du das gutmütige Startverhalten genießen. Wie auch immer vor dem ersten Start mache Groundhandling, um mit deinem neuen Schirm vertraut zu werden. Es ist möglich ihn vorwärts oder rückwärts aufzuziehen.

Vorwärtsstart

Um den Schirm zu füllen, nimm die A-Gurte an den Leinenschlössern in deine Hände und bewege dich langsam und progressiv nach vorne. Ist der Schirm über deinem Kopf, setze die Bremsen je nach Bedarf ein und führe den Kontrollblick durch, bevor du zum Abheben beschleunigst.

Rückwärtsstart

Wenn die Windgeschwindigkeit konstant und es ermöglicht, empfehlen wir eher die Rückwärtsstartmethode, um beim Hochführen eine bessere Sichtkontrolle zu haben. Stelle dich dem Schirm gegenüber und nimm die "A" Tragegurte. Mit einem leichten Zug und gehe angepasst rückwärts und fülle deinen Schirm. Wenn der Schirm stabil über dir ist, drehe dich um, mach nochmal einen Kontrollblick, um zu kontrollieren, ob alles OK ist, bevor du den Hang hinunterläufst, um zu starten.
Bemerkung: es ist nicht notwendig die "A" Tragegurte zu benützen, um den Schirm zu füllen.

Achtung!

Vor dem Start vergewissere dich immer, dass der Luftraum frei ist und die Verhältnisse geeignet sind für dein Wissen und Können.

FLUGVERHALTEN

Hier sind einige Tipps, um im Flug die Leistung deines Schulungsschirm auszureizen :

« Hände hoch » Geschwindigkeit oder Trimmspeed.

Fliegen mit « Hände hoch » erzielt die beste Gleitzahl bei null Wind.

Benutzung des Beschleunigers

Entsprechend der EN 926-2 Kategorie B Norm wurde der EIKO Gleitschirm konstruiert, um über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil zu fliegen.
Beschleunigt wird der Schirm empfindlicher auf Turbulenzen. Wenn du einen Druckverlust im Segel spürst, während du beschleunigst, gehe aus dem Beschleuniger, um in den neutralen Flugzustand zu gelangen, während du die Bremse verwendest, um leicht an den Bremsgriffen anzuziehen, um einen Frontklapper an der Eintrittskante vorzubeugen.
Der Beschleunigerweg ist : 13 cm.

Steuern ohne der Bremse

Falls wie auch immer die Bremse nicht funktioniert, musst du statt dessen das Gurtzeug und die "C" Tragegurte zum Steuern verwenden. Gib acht, dass du den Schirm nicht übersteuerst, um das Risiko eines möglichen Stall zu minimieren.
Bei der Landung lasse deinen Flügel so lang wie möglich gleiten bevor du eine komplette symmetrische Bremsbewegung machst. Bremsen mit den "C" Tragegurten ist nicht so effizient, wie wenn man die Bremsgriffe verwendet und kann eine härtere Landung verursachen als normal.

Kurvenflug

Um deinen Gleitschirm effizient um die Kurve zu steuern, überprüfe erst, ob der Luftraum frei ist, verlagere das Gewicht auf die Kurveninnenseite und ziehe progressiv an der Bremse/Bremsgriff auf der selben Seite, bis die gewünschte Kurvenschräglage erreicht ist. Die Geschwindigkeit und der Kurvenradius kann auch unter Verwendung der Außenbremse kontrolliert werden. Wenn man langsam fliegt, beginne deine Kurve durch nachlassen der Bremse an der Kurvenaußenseite, um einer möglichen flachen Drehung oder negativ Drehung um die Längsachse vorzubeugen.

Ende des Flugs

Landung

Stelle immer sicher, dass du ausreichend Höhe für eine sichere Landung hast, bevor du den Landeplatz auswählst. Mach niemals aggressive Manöver in Bodennähe. Lande immer gegen den Wind in aufgerichteter Position und bereit zum Laufen, falls es nötig ist. Mache den Landeanflug mit maximaler Trimmgeschwindigkeit, wenn dies die momentanen Wetterbedingungen es erlauben, dann bremse symmetrisch und progressiv um den Gleitschirm bis zur Bodenberührung zu verlangsamen. Achte darauf den Schirm nicht zu viel und nicht zu früh und nicht zu abrupt anzubremsen, um einen möglichen Stall und einer harten Landung vorzubeugen.

Im Falle einer Landung bei anhaltenden stärkeren Wind, wirst du dich umdrehen müssen, mit dem Gesicht zum Schirm, bewege dich vorwärts zum Schirm, während du den Schirm symmetrisch herunter bremst. Du kannst auch die "C" Tragegurte herunter ziehen, um den Schirm zusammenzufallen zu lassen und ihn auf den Boden zu bringen.

Packen

Falte jede Seite deines Flügels ins einem Ziehharmonika-System zur Mitte. Sortiere die Eintrittskantenversteifungen aufeinander. Bringe die eine Seite des Schirms über die andere, während die Eintrittskantenversteifungen Flach zusammen gehalten werden. Rolle den Flügel auf und fange an der Eintrittskante an, bis hinter zur Hinterkante. Während der Faltschritte achte darauf, dass die Versteifungen der Eintrittskante nicht geknickt und gedreht werden.

Spezifischer Gebrauch

Windenschlepp

Der EIKO Gleitschirm kann geschleppt werden (nur ein einsitziger Gleitschirm). Benutze nur für das Gleitschirmfliegen nur eine gültige zertifizierte Ausrüstung, wie auch Windensysteme, die von qualifizierten Personal betrieben werden und nur nach einem erfolgreich abgeschlossenen Kurs mit einer gültigen Lizenz. Die Zugkraft beim Schlepp muss dem Startgewicht, wie auch der Ausrüstung entsprechen und die Zugphase für den Schleppstart darf nur erfolgen, wenn der Schirm voll gefüllt, verhängerfrei und stabil über dem Piloten steht.

Kunstflug

Der EIKO Gleitschirm wurde nicht für Kunstflug/Acro Manövern gebaut. Wir raten dringlich von der Ausübung dieser Art vom Fliegen ab.

Tandem

Der EIKO Gleitschirm ist nicht für das Tandemfliegen geeignet.

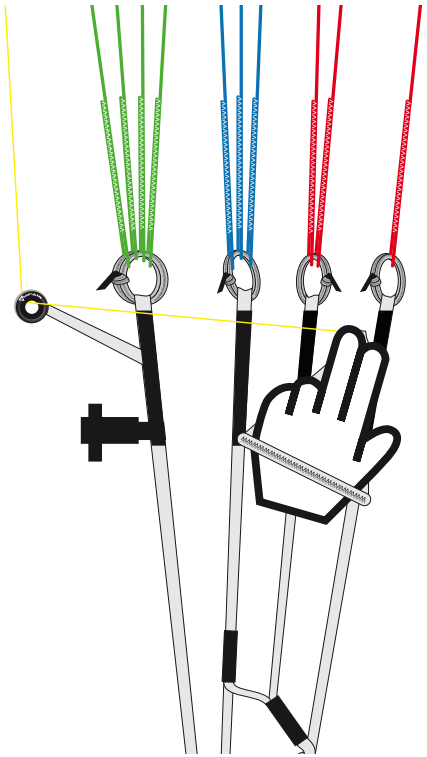
Schnellabstieg

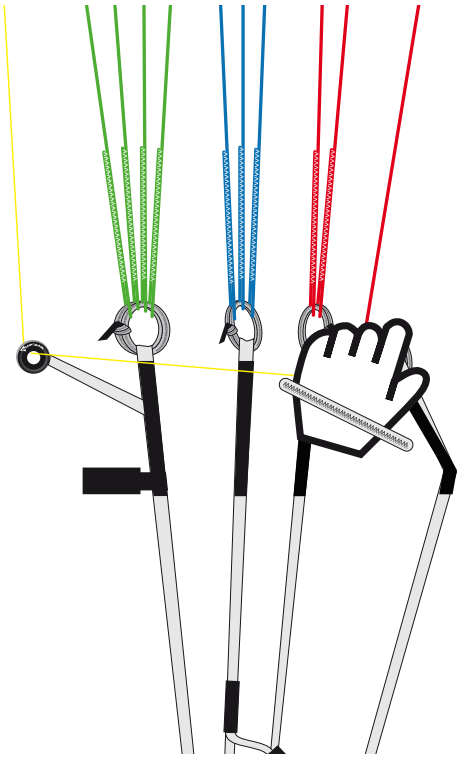
Die folgenden Techniken sollten nur in Notfällen angewendet werden und erfordern ein Training zuvor. Bestimmte Analysen und Einschätzung der Bedingungen werden oft den Gebrauch von schnellen Abstiegstechniken verhindern. Wir empfehlen dir sie in ruhiger Luft und vorzugsweise über Wasser zu trainieren.

Ohrenanlegen

Das hereinziehen großer Ohren erhöht die Sinkgeschwindigkeit. Wir empfehlen nicht das Ohrenanlegen in geringer Höhe über Grund durchzuführen.

Um die Ohren anzulegen, greife die separierten Tragegurte (äußere A-Gurte), während du die Bremsen in der Hand hältst und ziehe sie nach unten bis der Außenflügel einklappt. Es ist vorzugsweise erst die eine Seite und darauf folgend die andere Seite einzuklappen und nicht gleichzeitig, um einen Frontstall vorzubeugen.
Wenn die „Ohren" eingeklappt und stabilisiert sind, empfehlen wir den Beschleuniger zu benützen, um deine Anfangsgeschwindigkeit zurück zu erlangen.





Um die „Ohren" wieder zu öffnen, bringe den Beschleuniger zurück zur neutralen Ausgangsposition, dann lasse die Tragegurte symmetrisch los. Gemäß der Norm sollten die Ohren alleine öffnen. Du darfst die Bremse an einer Seite mit dosierten Pumpen einsetzte

Schnellabstieg

B-Leinenstall

Diese Methode ist körperlich anspruchsvoll und wird einen Stall verursachen und wird somit die Schirmkontrolle einschränken.
Um Höhe zu vernichten, benütze die „B" Tragegurte, indem du sie an den Leinenschlössern aus Metall greifst und einen symmetrischen Vertikalen Zug nach unten einsetzt, bis das Flügelprofil verformt wird. Dieses Manöver kann die Sinkgeschwindigkeit des Flügels konstant erhöhen.
Um in den Normalflugzustand zurück zu kommen, bringe die Hände progressiv zu den rot markierten „A" Tragegurten, dann lasse die beide „B" Tragegurte zusammen los. Der Flügel wird einen moderaten Ruck nach vorne machen, der sofort abgefangen und kontrolliert werden muss.

360° Steilspirale

Um eine Steilspirale einzuleiten, stelle sicher, dass der Luftraum frei ist, dann lehne dich nach innen in die Kurve, setze nach und nach die Bremse auf der selben Seite ein. Der Gleitschirm wird eine volle Umdrehung machen, dann beschleunigen und in eine Spirale kommen. Du darfst dann die Außenbremse nutzen, um Sinkgeschwindigkeit und Drehgeschwindigkeit zu kontrollieren.

Um die Steilspirale auszuleiten, gehe zurück in eine neutrale (mittige) Position im Gurtzeug und lasse Stück für Stück die Innenbremse nach. Du musst den Schirm in einer Kurve halten, damit es langsamer wird, um beim Ausleiten der Spirale das Aufstellen zu minimieren.
Wenn deine Ausleitung zu radikal ist, wird der Schirm sich stark aufstellen, dann in ein starkes Durchtauchen übergehen, das du unter Kontrolle bringen musst. Nach und nach die Rotation mit der Außenbremse verlangsamen wird dir ein kontrolliertes Verhalten ermöglichen.

KOMBINATION OHRENANLEGEN : Wir raten dir von der Technik ab, die Abstiegshilfe Ohrenanlegen mit einem 360° Kurvenflug zu verbinden.

Entsprechend der EN A, der Schulschirm EIKO zeigt keine Tendenz in einem stabilen Steilspiralenzustand zu bleiben und wird von alleine in den Normalflugzustand in weniger als zwei vollen Umdrehungen zurückkehren, wenn die Bremsen/Bremsgriffe zurück nach oben gebracht werden.

GEFAHR Dieses Manöver fügt dem Gleitschirm eine hohe Belastung zu. Die hohe Geschwindigkeit und G-Kraft könnten dich orientierungslos machen und im Extremfall zu einem „Blackout" und Bewusstlosigkeit führen. Trainiere behutsam mit Höhe und einer großen Sicherheitsreserve und sei dir bewusst über dein Befinden.

Flugstörungen

Asymmetrischer Klapper

Jeder Gleitschirm könnte wegen Turbulenzen oder Pilotenfehlern gelegentlich klappen. Beim eintreten eines asymmetrischen Klapper, musst du dich vor allem fern vom Gelände halten, um in den normalen Flugzustand wieder zu gelangen. Um dies zu unterstützen, setze die Gewichtsverlagerung auf die offene Seite und falls notwendig hilf bei dieser Aktion mit einem dosierten Zug an der Bremse auf der offenen Seite, um dem Wegdrehen entgegen zu wirken. Mache den Bremseinsatz mit Gefühl, damit du nicht auf der offenen Seite die Strömung abreißt.

Wenn der Klapper nicht automatisch öffnet, setze einen tiefen Bremsimpuls auf der geklappten Seite ein und lasse sofort wieder nach. Wiederhole dies so oft wie nötig bis das Ohr wieder öffnet. Passe auf, damit du den Schirm dabei nicht stallst. Im Falle eines „Verhängers" (bei dem das Flügelende in den Leinen gefangen ist), musst du die Ohrenanlegetechnik wie oben beschrieben verwenden, indem man an der verhängten Leine anzieht, um das Flügelende frei zu bekommen.

Frontklapper

Während eines Frontstalls bezogen auf das Zertifizierungsverfahren wurde der Gleitschirm entwickelt zur selbstständigen Wiederöffnung. Vergewissere dich dass du nicht die Bremsen einsetzt, um in den normalen Flugzustand zu gelangen.

Sackflug

Sogar dieser Flugzustand kann nur sehr selten passieren, du könntest mal in die Situation kommen, in der der Gleitschirm nur vertikal sinkt ohne Vorwärtsfahrt, das ein Sackflug ist. Falls dies passiert, lasse die Bremsen komplett nach und falls es nötig ist betätige deinen Beschleuniger. Falls notwendig drücke auch noch die A-Gurte nach vorne. Überprüfe erst, ob du in dem normalen Flugzustand wieder gelangt bist, bevor du die Bremsen wieder einsetzt.

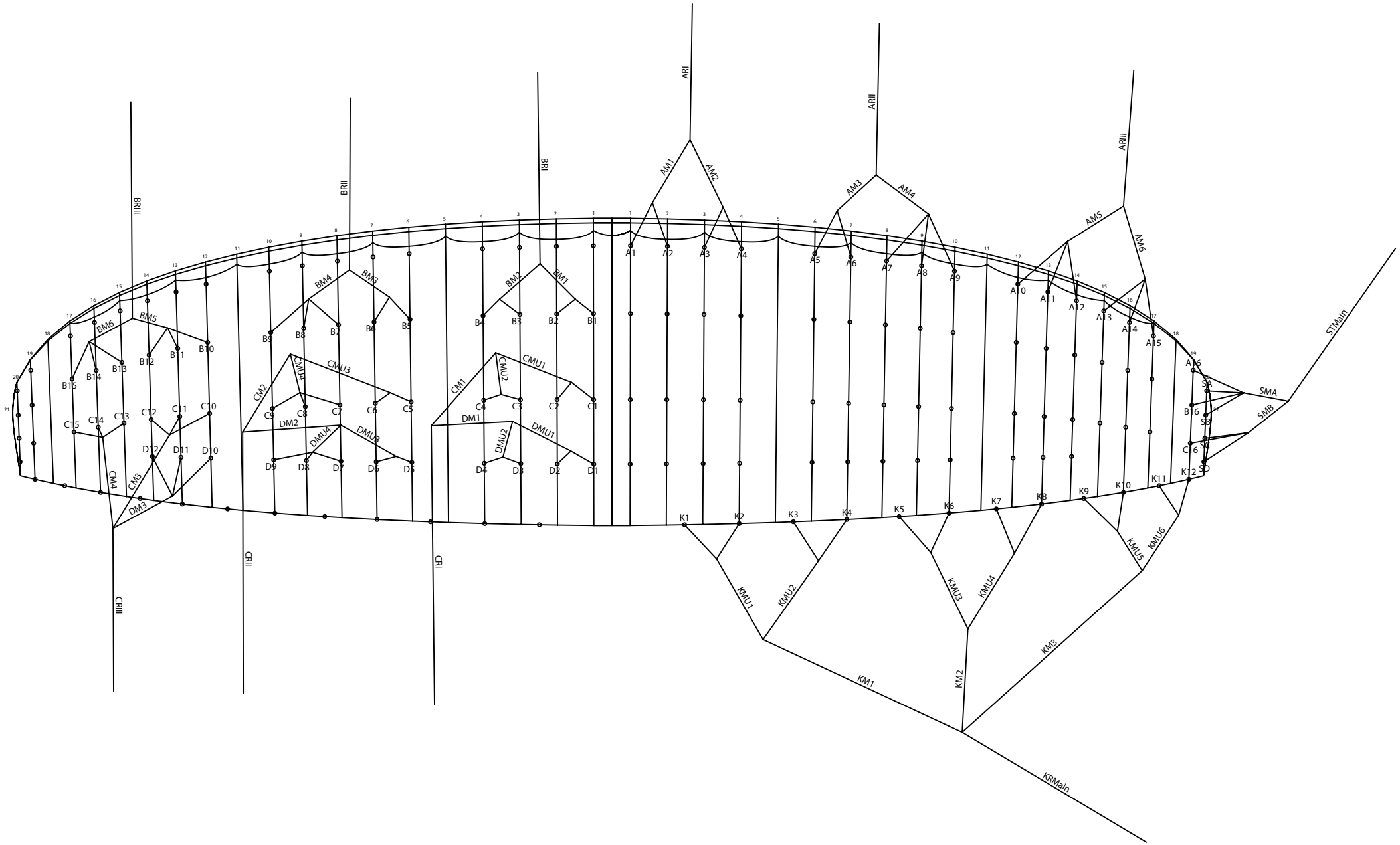
Fullstall

Diese Technik ist sehr schwierig durchzuführen und erfordert einen sehr hohen Kraftaufwand auf den Bremsen. Es ist kein sicherer Weg, um schnell Höhe abzubauen und wir empfehlen ihn nicht zu verwenden.

Trudeln / Einseitiger Strömungsabriss

Ein Einseitiger Strömungsabriss wird nur vorkommen bei Pilotenfehlern. Falls dies eintritt, löse komplett an der angestallten Seite die Bremse und stelle sicher, dass du den Gleitschirm kontrolliert behältst bis in das darauf folgende Durchtauchen.

LEINENPLAN


ARI
ARII
ARIII
BRIII
BRII
BRI
AM1
AM2
AM3
AM4
AM5
AM6
BM6
BM5
BM4
BM3
BM2
BM1
CMU4
CMU3
CMU2
CMU1
CM2
CM1
CM4
CM3
DM3
DM2
DM1
DMU4
DMU3
DMU2
DMU1
CRIII
CRII
CRI
STMain
SMA
SMB
SA
SB
SC
SD
KMU1
KMU2
KMU3
KMU4
KMU5
KMU6
KM1
KM2
KM3
KRMain

Materialien

Tuch	Hersteller	Referenz
Extrados bord d'attaque	Porcher Sport	70032 E3W
Obersegel	Porcher Sport	70000 E71
Untersegel	Porcher Sport	70000 E71
Zellwand	Porcher Sport	70000 E91 (Hard)
Zugbänder und D Zellwand	Porcher Sport	70000 E91 (Hard)

Stammleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Cousin Trestec	16140 / 12100
Obere mittlere Kaskade	Cousin Trestec	12240
Untere Kaskade	Liros Gmbh	PPSL 200

Stabilo leinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Cousin Trestec	12100
Mittlere Kaskade	Cousin Trestec	16140
Untere Kaskade	Liros Gmbh	PPSL 200

Bremsleinen	Hersteller	Referenz
Obere Kaskade	Cousin Trestec	12100
Obere mittlere Kaskade	Cousin Trestec	16140
Untere mittlere Kaskade	Cousin Trestec	12240
Untere Kaskade	Liros Gmbh	PPSL 200
Leinenschlösser	Liros Gmbh	PPSL 200

TABELLE DER MESSWERTE

EIKO Gleitschirm

Größe 20

Checkblatt der Gesamtleinenlängen

		A	B	C	D	Bremse
Mitte	1	5693	5611	5699	5808	6404
	2	5644	5563	5649	5756	6224
	3	5635	5554	5640	5746	6104
	4	5665	5583	5673	5780	6091
	5	5657	5557	5625	5727	5958
	6	5615	5519	5586	5682	5885
	7	5612	5519	5583	5677	5865
	8	5602	5513	5580	5673	5906
	9	5653	5567	5641	5737	5842
	10	5506	5470	5526	5591	5809
	11	5431	5401	5468	5528	5770
	12	5397	5381	5453	5506	5759
	13	5349	5331	5412	5192	
	14	5303	5293	5383		
	15	5297	5296	5386		
Stabilo	16	5145	5113	5196		
Flügelende	17	5031	5053	5098		

Toleranz < 10mm Messung unter einer Spannung von 50 N gemacht

Tragegurtlänge : 460mm Tolérence +/- 5mm

TABELLE DER MESSWERTE

EIKO Gleitschirm

Größe 23

Checkblatt der Gesamtleinenlängen

		A	B	C	D	Bremse
Mitte	**1**	6115	6029	6123	6239	6858
	2	6064	5978	6070	6183	6680
	3	6055	5970	6060	6174	6566
	4	6087	6002	6096	6211	6562
	5	6082	5976	6050	6160	6428
	6	6039	5936	6010	6112	6355
	7	6035	5937	6007	6108	6336
	8	6025	5932	6005	6104	6377
	9	6079	5990	6070	6173	6298
	10	5930	5891	5952	6027	6247
	11	5850	5819	5891	5959	6196
	12	5814	5797	5875	5937	6177
	13	5766	5744	5832	5592	
	14	5717	5704	5800		
	15	5710	5705	5803		
Stabilo	**16**	5543	5508	5596		
Flügelende	**17**	5420	5444	5492		

Toleranz < 10mm Messung unter einer Spannung von 50 N gemacht

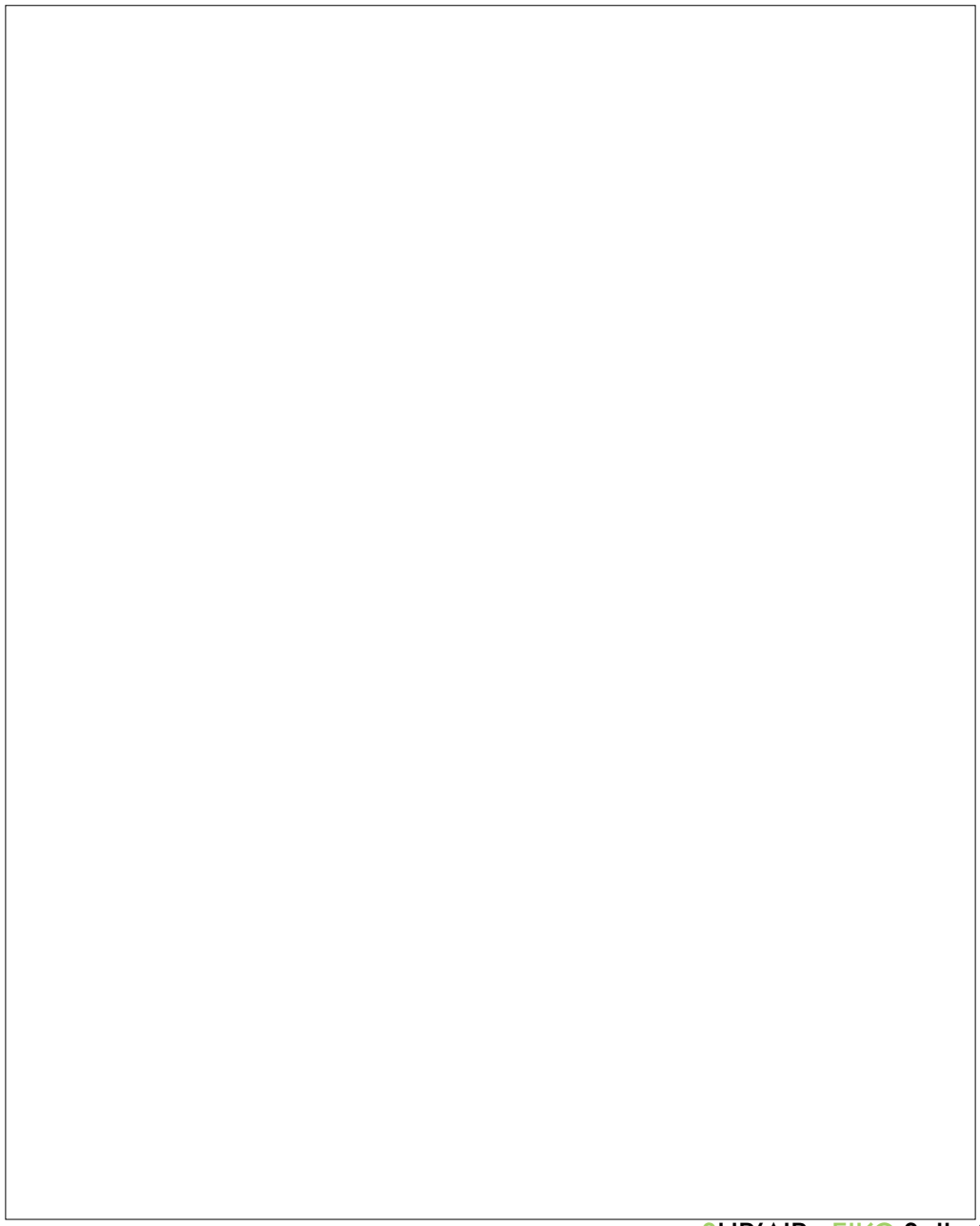
Tragegurtlänge : 460mm Tolérence +/- 5mm

Certification
EN 926 -1 : 2006 & 926 - 2 : 2013 Kategorie B.
N° PG-????
LTF 91/09

ZERTIFIKATE

ZERTIFIKATE

Certification
EN 926 -1 : 2006 & 926 - 2 : 2013 Kategorie B.
N° PG-????
LTF 91/09



Wartung

Säubern und Wartung des Gleitschirms

Es ist möglich deinen Schirm gelegentlich zu waschen. Für dies empfehlen wir etwas mildes Reinigungsmittel (so etwas wie Seife oder schwache Lauge) nimm eine weiche Bürste und reichlich Wasser zum Ausspülen.
Wir empfehlen eine regelmäßige Wartung deines Gleitschirms durchzuführen :
Repariere eventuelle Schäden im Tuch (Löcher die kleiner sind als 1 Euro Münze oder 1 US, 25 Cent Münze) mit den kleinen Runden Ripstopklebematerial, das in deinem Reparaturset dabei ist.
Leere Sand, Steine, Gras, Blätter etc... aus den Zellen und Kammern.

Lagerung und Transport

Wenn du deinen Schirm nicht im Gebrauch hast lagere ihn trocken in deinem Gleitschirmpacksack an einem trockenen kühlen sauberen Ort geschützt vor UV Strahlung und Dämpfen etc. Wenn dein Gleitschirm nass oder feucht ist trockne ihn sofort und gründlich möglichst im Schatten.
Schütze die Metallteile vor Korrosion.

Lebensdauer

Abgesehen von den Vorflugchecks muss dein Gleitschirm regelmäßig zum Service. Wir schreiben vor den Schirm jedes Jahr oder nach 100 Flugstunden zu checken und im Detail :

- Leinen (keine vorzeitige Abnutzung, keine schadhaften Stellen, keine Knicke) Schraubschäkel und Karabiner
- Die ausgewählten Materialien für den SORA bietet den besten Kompromiss für Leichtigkeit und Haltbarkeit. Trotzdem schonend behandeln durch meiden von UV-Strahlung, Abrieb, Feuchtigkeit oder Aussetzung chemischer Substanzen, Dämpfen wie auch Benzin. An deinem Gleitschirm muss regelmäßig ein kompletter Check in einer qualifizierten Werkstatt durchgeführt werden.

- Die Karabiner müssen im 5 Jahreszyklus mit identischen Model erneuert werden oder Modelle die vom Hersteller (SUP'AR) empfohlen.
- Bei Verwendung der Connect-Verbindungen wird ein jährlicher Routinecheck erforderlich. Um einen übermässigen Verschleiß, Ausfransen und/oder Schnittfasern sicherzustellen. Auch ist die korrekte Anbringung sowie der Verriegelungsmechanismus auf Lockerung oder Verrutschen zu überprüfen. Im Zweifel sollte das Connectpaar durch ein neues Paar ersetzt werden, auch wenn nur eine Connectverbindung betroffen ist.

Reparatur

Auch wenn wir die besten Materialien verwenden dein Gleitschirm wird abgenutzt und reißt. Deswegen muss er in einer qualifizierten Werkstatt gecheckt werden.
Auch nach Ablauf der Garantiezeit bietet SUP'AIR dir die Möglichkeit das Produkt zu reparieren. Dies wäre in der Praxis ein Teil- oder Totalschaden. Wir Danken dir für deinen Anruf oder dein E-Mail sav@supair.com, um dir einen Kostenvoranschlag zu machen.

Recycling

All unsere Materialien sind nach technischen und umweltbewussten Gesichtspunkten ausgewählt. Keine Teile von unseren Produkten sollten der Umwelt schaden. Die meisten unserer Teile sind recycelbar.
Wenn dein EIKO das Lebensende erreicht hat, sollst du alle Metall- und Plastikteile vom Stoff trennen und sie gemäß der gültigen Vorschriften in deinem Land zu entsorgen. Wir empfehlen dir autorisierte Unternehmen zum Recycling von Textilien.

Vorgeschriebene Kontrollen

Dein Gleitschirm muss jedes Jahr oder nach 100 Flugstunden einem vorgeschriebenen Check unterzogen werden.

Wir empfehlen dir die Möglichkeit zu nutzen, um dein Rettungsgerät neu packen zu lassen.

Garantie

SUP'AIR achtet besonders auf die Entwicklung und Produktion ihrer Produkte. SUP'AIR gibt 3 Jahre (vom Verkaufsdatum) Garantie auf ihre Produkte, sei es wegen irgendwelchen Defekten oder Konstruktionsfehlern, die unter normalen Gebrauch auftreten. Bei irgendeinen unsachgemäßen Gebrauch, starker Abnutzung oder abnormale Aussetzung von schädlichen Faktoren wie Z.B. hohe Temperatur, intensive Sonneneinstrahlung, hohe Feuchtigkeit, aggressive Dämpfe oder Flüssigkeiten... erlischt die gültige Garantie.

Haftungsausschluss

Paragliding ist eine Sportart bei der höchste Aufmerksamkeit Vorsicht Fachwissen und eine schnelle Entscheidungsfindung notwendig ist. Gib acht lerne in zugelassenen Schulen fliege mit einer gültigen Versicherung wie auch einem gültigen Schein und stelle sicher, dass dein Können den vorherrschende Luftverhältnisse entspricht.

Dieses SUP'AIR Produkt wurde nur für das Gleitschirmfliegen entwickelt. Irgendwelche andere Aktivitäten, wie Tandemfliegen, Fallschirmspringen oder Basejumping etc. ist absolut verboten.

Piloten Ausrüstung

Es ist wichtig, dass du einen zugelassenen Helm, geeignetes Schuhwerk und geeignete Kleidung trägst. Führe eine zugelassenen, funktionstüchtigen und für dein Gewicht passenden Notfallschirm mit, der vorschriftsmäßig mit deinem Gurtzeug verbunden ist.

Ergänzungen / Zubehör

Wir als Hersteller haben eine komplette Accessoire-Produktlinie, die passend für die Benutzung deines EIKO Flügels ist.

Produkt	Code	Beschreibung	Gewicht
RADICAL 3 harness	SELPRADICAL3	S/M or L size, Grivel PLUME biners	4.14 kg
Airbag for RADICAL 3 harness	PROABRAD3	Removable and reversible AIRBAG / backpack for RADICAL 3 harness	4.29 kg
ESCAPE2 harness	SELPESCAPE2	From S to L size, 30 self locking biners, Airbag protecion	4.58 kg
XTRALITE reserve	PARXTRALITE	Extra light reserve size S, M or L	4.63 kg
Dyneema risers	ELESOLODYNEEMA	Dyneema individual risers (pair)	1.7 - 2.1kg
TREK backpacks	SACTREK	Backpacks in 90, 75, 55L for all equipment type	120g (pair)
Maillon Rapide	MAILCARIN 6 ou 7	Stainless steel square 6 or 7 mm	42g ou 65g (piece)
Connect	MAILCONNECT	Connect	12g (pair)
Carabiners	MAILCOMOUS	30 or 45mm self locking carabiners	145g (pair)

Alle Informationen für die Accessoires werden mit dem Produkt mitgeliefert oder du kannst es auf der Webseite www.supair.com finden.

SUP'AIR

Eiko

Mountain GLIDER

SUPAIR-VLD
Parc Altaïs
34 rue Adrastée
74650 Chavanod, Annecy
FRANCE

info@supair.com
+33(0)4 50 45 75 29

45°54.024'N / 06°04.725'E